



CHE BELLA LA GITA COL MOTORE CHE FA  
PUM PUM! CIOÈ, NON  
PROPRIO... QUESTO FA PIM PIM



*"Era una macchina da guerra, pesava 60 kg, ma era veramente temibile, mi avrebbero additato tutti come un sopravvissuto dall'era postatomica, credevo di fregarmene dell'estetica, ma un pochino doveti ricredermi".* Il secondo tentativo non venne neanche terminato: al contrario del primo, gli stava venendo troppo raffinato e costoso! L'esemplare definitivo è completamente diverso. Ha il telaio in alluminio creato da Umberto come fosse una scultura, ma si stacca da tutto il resto della produzione perché costa meno delle concorrenti (4.700 euro) mentre, in genere, i prezzi di queste creazioni artigianali sono elevatissimi. Ma la Multiuso deve costare poco, perché non vuole essere una moto "figa", vuol essere una moto utile e amichevole con chiunque abbia la voglia o l'interesse di andare in fuoristrada senza dare noia. Eppure, nonostante siano parecchie le soluzioni per contenere i costi, non mancano le raffinatezze.

Il motore è il cinese Zongshen da 230 cc, monocilindrico verticale a 4 tempi dagli ingombri curiosi (è cortissimo, quasi "senza cambio", ma molto largo). *"Ho scelto un motore cinese - spiega Umberto - perché costa poco e perché laggiù servono motori robustissimi, che richiedono poca manutenzione".* È raffreddato ad aria, ha cinque marce e il carburatore, ma l'avviamento è doppio,

sia a pedale sia elettrico. Il telaio è un tubone in alluminio che fa sia da serbatoio (5 litri, per autonomie variabili tra i 100 e i 175 km) sia da cassa filtro (che è in spugna, con la sella che fa da tappo). Lo scarico, dotato di catalizzatore a doppia camera di compensazione, fa un curioso percorso con curve ad angolo retto, passando sopra al motore e poi sfociando in basso. La forcella è una Marzocchi con foderi tradizionali da 34 mm e 180 mm di escursione, con tre piastre: due superiori in alluminio ricavato dal pieno e una antisvergolo in acciaio, posta in basso, all'altezza del parafango. La sospensione posteriore (200 mm di corsa alla ruota) ha il solito schema a cantilever senza leveraggi di quando si cerca la semplicità, ma non c'è un monoammortizzatore da moto: ce ne sono due da mountain bike, appaiati! Questo per contenere il peso e per poter fare regolazioni di fino, differenziando le tarature. I freni li realizza Braking apposta per la Multiuso e misurano 220 mm (ant) e 190 mm (post). I cerchi sono da 21" e 18". Oltre alle piastre della forcella ci sono altri pezzi ricavati dal pieno, come il tenditore della catena di trasmissione e le parti del forcellone che ospitano i raffinati cuscinetti a rulli. Il desiderio di limitare il peso non si vede solo nel telaio "tuttofare", in tubo trafilato di alluminio, ma anche in particolari invisibili come i perni ruota cavi, in ac-

mbra la moto dei  
ffi, ma invoglia a  
are in sella tutto il  
orno, senza dare  
stidio a nessuno.  
esse un cambio a  
marce, con la se-  
lunga e le altre  
rtissime, sarebbe  
che tanto versatile.  
cerchi sono da 21"  
18", con gomme  
2.75" e 4.00". Si  
ò scegliere tra gli  
umatici da trial o  
fuoristrada on-off  
con due possibilità  
rapportatura, lunga  
corta.



cialo al CrMo, con pareti spesse 3 mm. "Si può fare - spiega Borile - perché i 4 mm servono alle KTM da cross per non cedere all'atterraggio dei salti, ma con la Multiuso mica li fai, quei salti". Quindi, la Multiuso si presenta come un mix di raffinatezze e di "grezzerie" dovute al montaggio artigianale e alla vocazione ruspante, come i portoggetti disseminati qua e là dai profili taglienti. La strumentazione è la classica digitale compatta delle enduro cattive. La moto si distingue, al primo colpo d'occhio, grazie al telaio snellissimo



(la zona di raccordo tra sella e serbatoio è larga appena 17 cm), ai tre portapecconi con pianale a molla (come sulla Vespa!) ed anche per il doppio "occhio" anteriore che la fa somigliare a una caricatura della Triumph Speed Triple (alla quale non perdoneremo mai di essere passata anche lei al look Mazinga). Il faro destro è amovibile, ma resta collegato all'impianto da un lungo cavo elettrico avvolto su se stesso come una molla: serve quando si vuole illuminare qualcosa, come una cartina, l'interno di una borsa, qualcosa che non va sulla moto, una cacca incollata alla scarpa.

La Multiuso è disponibile in versione Motoalpinismo, con rapporti corti e gomme da trial, oppure Strada (ovvero rapportata lunga e gommata dual); in prova ci è stata data la prima. Ovviamente una moto di questo tipo spacca le folle. O piace un sacco, o fa vomitare, non ci sono vie di mezzo. Non è un mezzo che basa la sua ragion d'essere sulle prestazioni, ma sulle sensazioni. E a noi guidarla tra le vigne di Vò Euganeo ha divertito tantissimo, per via della sua agilità e del fatto che potevamo dare tutto il gas che volevamo, senza paura di finire in mezzo alle viti, o di dare fastidio ai lavoratori della terra.

La cosa che stupisce è che la moto, per quanto minuscola, è comoda anche per chi passa il metro e ottanta (a differenza della Yamaha Tricker e delle sue gambe in bocca). La sella è ad appena 80 cm da terra ed è comoda, le pedane sono ben centrate e abbastanza basse, il manubrio è alto, aperto e largo il giusto per avere un bel control-

Sotto, usciti da me  
sa si vanno a cerca  
i funghi per la pole  
tata domenicale.  
Nella pagina a d  
stra, l'abbrobios  
ma simpaticissimo  
prima versione de  
Multiuso. Ha susci  
to orrore pure in L  
berto Borile stess  
che vediamo imp  
gnato nella diffic  
arte dell'avviamen  
a strappo davanti  
negoziario di Vò Eug  
neo.

